

Le Leggi, direttive, circolari che assicurano
la libera circolazione e sosta alle famiglie in autocaravan
pertanto, OGGI, nessun Sindaco può dire: NON LO SAPEVO.

Nonostante quanto sopra detto, qualche sindaco continua a ritenersi intoccabile, superiore alle leggi nazionali, emanando ordinanze limitative alla circolazione e sosta delle autocaravan.

Per far revocare le ordinanze è diritto/dovere del cittadino camperista entrare in azione diffondendo e utilizzando questo documento e la professionalità dell'**Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti**.

Leggi, direttive, circolari, atti in ordine cronologico

1 gennaio **1948** Entra in vigore la Costituzione della Repubblica Italiana e l'articolo 16 recitando: *Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge*, rimanda al Codice della Strada la disciplina della circolazione stradale.

23 febbraio **1985** Da Firenze parte il cambiamento per addivenire ad una normativa sulle autocaravan. 12 camperisti entrano in azione costituendo il Coordinamento Camperisti al fine di mettere in campo analisi, proposte, azioni, informazioni indispensabili all'emanazione di leggi, direttive, circolari, atti utili ad assicurare la libera circolazione stradale e sosta alle famiglie in autocaravan.

PROMEMORIA UTILE AL PROSEGUIRE LA LETTURA

Negli anni che seguono il successo con il conseguimento della Legge 336/91 detta "Legge Fausti" che per prima in Europa disciplina l'autocaravan e la relativa circolazione e sosta. Legge abrogata e fatta inserire l'anno successivo nel Nuovo Codice della Strada.

Detti successi sono stati poi inficiati dalla emanazione di norme che hanno consentito ai Sindaci di emanare degli atti anche in violazione di legge.

Il primo passo per trasformare in "Re" un Sindaco risale al 1997 quando soppressero l'azione di controllo del Segretario Comunale. Da quel momento il Segretario Comunale, non essendo più dipendente del Ministero dell'Interno ma ha con un contratto a termine che scade con il mandato del sindaco, se esprime parere sfavorevole rischia il "licenziamento".

Il successivo passo per trasformare in via definitiva in "Re" un Sindaco fu la Legge Bassanini che sopprime l'azione di controllo del Comitato Regionale di Controllo.

Detti interventi consentono ad un qualsiasi Sindaco di emanare e rendere operativo un atto oggettivamente violazione di legge che crea limitazioni e/o danni a un cittadino residente e anche non residente in quel Comune.

In sintesi, quella attività legislativa che era presentata come RISPARMIO, SEMPLIFICAZIONE, FEDERALISMO trasformava i cittadini in sudditi, affossando nella carta Tribunali Amministrativi Regionali, sedi della Corte dei Conti, sedi delle Procure della Repubblica.

Quanto sopra è la pura verità visto che contro un atto emesso in violazione di legge da un Sindaco, il cittadino e/o i consiglieri comunali di opposizione hanno solo la possibilità di inviare un ricorso e/o un esposto a tali Organi.

Visto che tali Organi NON hanno in dotazione il personale e gli strumenti per analizzare subito la micidiale e continua ondata di pratiche, LO STATO DI DIRITTO DEL CITTADINO È STATO DI FATTO SOPPRESSO.

Non solo, ma tali Organi, non avendo a disposizione delle normative che li mettono in grado di sospendere subito gli effetti di un atto emesso in violazione di legge per illegittimità, eccesso di potere, ecc..., non sono in grado di difendere efficacemente quei diritti che consentono al cittadino di non essere trasformato in SUDDITO.

Non solo ma il Nuovo Codice della Strada ed il relativo Regolamento di Esecuzione non prevedono, come per chi guida, un immediato sanzionamento per il Sindaco che viola le norme in esse contenute.

Per quanto detto nel nostro Paese vi è di fatto la "licenza di uccidere" perchè non è prevista l'immediata sanzione e la carcerazione per i costruttori di veicoli difettosi ed i gestori della strada che mal progettano, non eseguono tempestive manutenzioni e installano segnaletiche stradali in violazione del Codice della Strada.

Siamo al primo posto in Europa per incidenti, morti (circa uno ogni 40 minuti) e feriti: un costo sociale per ogni anno di **oltre 33 MILIARDI di euro ai quali vanno ad aggiungersi altri MILIONI di EURO** (tasse prelevate ai cittadini) destinati quale assistenza e prevenzione a chi coscientemente ha scelto di fare del male a se e anche agli altri (consumatori di droghe e alcol).

Per quanto detto siamo sempre in azione, chiedendo e facendo chiedere a tutti i cittadini che il Governo provveda a ripristinare i diritti del cittadino, il diritto delle Istituzioni a non ricevere carichi di lavoro che le immobilizzino.

In parole povere chiediamo e vi invitiamo a chiedere al Governo, a tutti i parlamentari, i seguenti interventi per ripristinare:

- **LA SICUREZZA STRADALE**
- **IL DIRITTO A VIVERE DA CITTADINI**
- **IL RISPARMIO NELLA GESTIONE DEI BENI PUBBLICI**
- **L'ATTIVAZIONE DEL VERO FEDERALISMO**

ECCO GLI INTERVENTI CHE IL CITTADINO
LA FAMIGLIA IN AUTOCARAVAN
HA IL DIRITTO / DOVERE DI SOLLECITARE
AI PARLAMENTARI E AL GOVERNO
A LEGGERVI

1. Ricollocare subito i Segretari Comunali come dipendenti del Ministero dell'Interno con la sola funzione di esprimere parere su ogni atto del Sindaco. In tal modo il Sindaco riceverebbe consigli utili da un "professionista" del diritto e il cittadino, con il parere espresso dal Segretario Comunale, avrebbe uno strumento in più per "farla pagare" al sindaco che gli andrebbe a impedire un diritto oppure gli andrebbe a creare un danno con un atto emesso in oggettiva violazione di legge.
2. Attivare rapidamente l'accorpamento dei Comuni sotto i 5.000 abitanti. Lasciando nei Comuni soppressi il personale ed i relativi uffici utili al cittadino, la collettività risparmierebbe milioni di euro perché sarebbero eliminati migliaia di consiglieri comunali, sindaci revisori, componenti le commissioni, ecc..... Il popolo vocifera malignamente che tutti i Partiti sono d'accordo nel bloccare un simile cambiamento perché non troverebbero più dove "collocare" i loro sostenitori. Noi non la pensiamo così, siamo convinti che in una fase di stasi economica come quella che ci ha presentato l'attuale Governo non ci possiamo permettere di mantenere una simile situazione e che il Governo attiverà, come per l'ICI, questo indispensabile passo che porterebbe nei prossimi 3 anni un indiscutibile RISPARMIO, SEMPLIFICAZIONE e FEDERALISMO.
3. Attivare i Comitati Regionali di Controllo sugli atti dei Sindaci in modo da evitare indebiti carichi di lavoro al Tribunale Amministrativo Regionale, alla Procura Regionale della Corte dei Conti, alle Procure della Repubblica. Azione positiva in difesa dei diritti del cittadino e per evitare lo stato di emergenza nelle attività di tali Organi.
4. Una volta attivato quanto previsto ai punti 2 e 3, procedere con la soppressione della figura del Segretario Comunale, ricollocando il personale che rimane dai pensionamenti negli uffici della Regione o del Comune o dello stesso Ministero dell'Interno.
5. Attivare un DPR, come scelta STRATEGICA per la SICUREZZA, per assegnare risorse e conferire alla Direzione Generale per la Sicurezza stradale i poteri sanzionatori e/o sostituivi nei confronti dei Gestori della Strada. Un'azione strategica che consentirebbe di rendere efficaci anche le soluzioni TATTICHE che continuamente sono varate e che attualmente creano solo confusioni, oneri, l'aumento di normative in un Paese già oberato dal numero incredibile di leggi e leggine che poi non trovano applicazione, mantenendo INSANGUINATE LE STRADE ITALIANE.

LA CRONISTORIA

28 marzo **1985** La Circolare n. 983 del Ministero dei Lavori Pubblici conferma la libera circolazione e sosta delle autocaravan.

4 settembre **1985** Il Ministro dei Lavori Pubblici dichiara che non sono ammessi divieti nei confronti della circolazione e sosta delle autocaravan.

13 ottobre **1988** La Circolare prot n. 520 5376 del Ministero della Marina Mercantile – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti, recepisce la circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 983/85 sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

11 novembre **1990** La Legge Provinciale n. 33 della Provincia Autonoma di Trento, ai punti 2 e 3 dell'articolo 13, disciplina la libera circolazione e sosta delle autocaravan. Si tratta dello stesso articolato che l'anno successivo è legge nazionale.

14 ottobre **1991** La Legge n. 336, *detta Legge Fausti perché il parlamentare padre di detta Legge fu l'Onorevole Franco Fausti*, disciplina per prima in Europa la libera circolazione e sosta delle autocaravan.

EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA E DELLA SUA APPLICAZIONE

Abolire il Codice della Strada, questo è forse il sogno di tutti i guidatori: un sogno irrazionale che è nato dentro ogni cittadino allorché ha dovuto farlo proprio per superare gli esami per la patente di guida. Tale sorta di “odio”, una volta almeno, poteva nascere dal fatto che il Codice della Strada, fino al 1959, era un testo redatto in modo non troppo comprensibile per chi avesse frequentato la sola scuola dell'obbligo. Parevano contribuire in modo decisivo anche quei Pubblici Amministratori che applicavano i regolamenti in maniera assurda o distorta.

E' anche per questo, forse, che spesso, una volta ottenuta la patente, quel poco del Codice della Strada che c'è somministrato, è cancellato dalle menti, gettato nella spazzatura. Il guidatore ritiene che la cultura indispensabile alla circolazione sia la sola conoscenza della segnaletica stradale.

Una sorta di “scuola dell'odio” durata 50 anni. **Non c'è da meravigliarsi, pertanto, se nel 1992 solo una piccola élite di cittadini si accorge che il Nuovo Codice della Strada è una Rivoluzione:** un testo comprensibile “per il 50%” e che detta ai Pubblici Amministratori indicazioni e regole essenziali per programmare proficuamente il traffico nel rispetto dell'ambiente e del cittadino.

Vediamo, dunque, come si è arrivati al nuovo Codice della Strada, rappresentando il tema in sintetici blocchi.

Il vecchio Codice

Il Codice della Strada è la legislazione che si occupa di regolare i rapporti tra i cittadini sulle strade ed è importante vedere lo sviluppo storico. Abbiamo messo in grassetto gli anni per vedere come si rincorrono evidenziando, in un'estrema sintesi, lo sviluppo della mobilità e l'affanno del legislatore a farvi fronte.

Il primo atto possiamo farlo risalire ai romani, infatti, nell'anno 45 a.C. in Roma, fu emanata la “Lex Julia municipalis” per difendere i cittadini dalla circolazione di carri e cocchi.

Occorre poi aspettare la comparsa dei veicoli a motore per registrare interventi tesi a disciplinare il traffico.

Si ricorda che il legislatore emanava regole affinché lo sviluppo del traffico non trovasse ostacoli e, pertanto, le violazioni erano considerate reati e che, soltanto con la Legge n. 317 del 03.05.1967, la maggior parte delle violazioni al Codice della Strada da reato fu trasformata in semplice illecito amministrativo.

Le tappe

- 20 marzo **1865** Legge n. 2248,
- 15 novembre **1868** Regio Decreto n. 4697,
- 10 marzo **1881** Regio Decreto n. 124,
- 13 aprile **1890** Regio Decreto n. 6943.

L'attenzione verso il traffico cresce ma *la circolazione dell'automobile* è presa in considerazione nel:

- 28 luglio **1901** Regio Decreto n. 416,
- 8 gennaio **1905** Regio Decreto n. 24 (introdotte le targhe),
- 15 luglio **1909** Legge n. 524,
- 30 giugno **1912** Legge n. 730,

- 31 dicembre **1923** Regio Decreto n. 3043 (indicato per la prima volta come Codice della Strada),
- 2 dicembre **1928** Regio Decreto n. 3179 (indicate le sigle di individuazione delle province),
- 8 dicembre **1933** Regio Decreto n. 1740,
- 4 febbraio **1958** Legge n. 572,
- 27 ottobre **1958** Decreto Presidente della Repubblica n. 956,
- 15 giugno **1959** Decreto Presidente della Repubblica n. 393,
- 30 giugno **1959** Decreto Presidente della Repubblica n. 420,

Il traffico veicolare decolla negli anni 60 evidenziando la necessità di altri e diversi interventi.

La rivoluzione

Hanno rivoluzionato i concetti, trovando spesso impreparati i Pubblici Amministratori, le seguenti leggi:

- 30 aprile **1992** Decreto Legislativo n. 285 (Nuovo Codice della Strada con 240 articoli),
- 16 dicembre **1992** Decreto Presidente della Repubblica n. 495 (Regolamento d'Esecuzione e Attuazione del Codice della Strada con 408 articoli).

I cambiamenti

- 10 settembre **1993** Decreto Legislativo n. 360 (modificati 131 articoli del Nuovo Codice della Strada);
- 16 settembre **1996** Decreto Presidente della Repubblica n. 610 (articoli che integrano e modificano il Regolamento d'Esecuzione del Codice della Strada.
- 1 agosto **2003** Legge n. 214. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al Codice della Strada.

La sintesi di una "rivoluzione"

Riguardo al Codice della strada, si potrebbe pensare: - Certo, importante, ma ... perché leggerlo e farlo proprio? -.

La risposta si trova nei seguenti motivi, uno più importante dell'altro:

- **salvarsi la vita** dagli incidenti stradali estremamente numerosi in Italia,
- **sfuggire all'incubo delle contravvenzioni**,
- **salvarsi dal traffico caotico e dall'inquinamento**. A causa di un livello di traffico straordinariamente caotico, i chilometri percorsi assurdamente per raggiungere una strada a pochi metri, portano il guidatore ad uno stress micidiale,
- **salvarsi dal cattivo gusto**. Districarsi nel traffico è un'impresa che aggiunge stress allo stato d'affaticamento. La confusione, talora, è provocata da una segnaletica stradale apposta in modo caotico e selvaggio tanto da non essere percepita per tempo. Talvolta, nelle città, grazie alla sciatteria nell'apposizione della segnaletica stradale, impera il cattivo gusto. In tali casi, un insieme caotico di cartelli stradali pubblicitari e segnaletici ha fatto prigioniero il "bello" ed i cittadini si sono assuefatti al "brutto".

Quale soluzione allo sviluppo socio-economico in armonia con l'ambiente, il Legislatore, con gli articoli 13 e 36 del Codice, detta ai Pubblici Amministratori tutte le indicazioni utili al varo del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.). Detti articoli consentono di organizzare la mobilità, eseguire un'analisi dei comportamenti di coloro che si spostano per programmare sia la rete stradale sia i parcheggi e le relative strutture.

Il Legislatore è intervenuto sulla segnaletica stradale, con ben 8 articoli nel Codice e ben 85 articoli nel relativo Regolamento, creando obblighi ed oneri per l'Amministrazione, quindi, è possibile fermare l'anarchia della segnaletica stradale e procedere anche ad una utile *decartellificazione*.

Nel nostro Paese la segnaletica stradale non deve essere installata casualmente e/o in vantaggio di alcuni, ma vi è l'obbligo di uno specifico progetto, ai fini della costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, finalizzato a risparmi energetici e minor inquinamento.

Caratteri, natura ed efficacia

Vale ricordare che il Codice della Strada è una *fonte di rango primario*, come tale, vincolato, oltre che alla Costituzione, alle fonti di diritto internazionale e del diritto comunitario.

A tal proposito, non si può fare a meno di evidenziare al lettore che, sotto il profilo costituzionale, i principi informatori della disciplina della circolazione stradale, quale forma di godimento del diritto alla libera circolazione, sono garantiti dall'art. 16 Costituzione, che afferma la libertà del cittadino di circolare e soggiornare in qualsiasi parte del territorio nazionale, demanda alla legge di stabilire i limiti generali per motivi di sanità e sicurezza e vieta qualsiasi restrizione a tale libertà per ragioni politiche. I limiti posti alla circolazione sono quindi sostanzialmente o dei **limiti-eccezione**, posti dalla legge per ragioni di sanità e sicurezza, o dei **limiti-condizione** che regolano le modalità di godimento e fruizione della circolazione stradale e che, pur potendo essere previsti dalla legge ordinaria, sono attribuibili alla competenza di altre autorità, non essendovi riserva di legge.

Ricordiamo a tal fine che il Codice della Strada toglie agli Enti locali e agli Enti proprietari delle Strade il potere di produrre, nella specifica materia, norme generali e astratte e gli concede, con gli articoli 6 e 7 del Codice, solo un potere d'ordinanza per regolare situazioni particolari e concrete.

La “Legge Fausti” e gli sviluppi successivi

Il legislatore, tuttavia, probabilmente già era conscio del fatto che la Legge 336/91 (detta Legge Fausti), pur costituendo un indubbio punto di arrivo per l'individuazione e regolamentazione dell'autoveicolo AUTOCARAVAN, dovesse essere al contempo vista come la prima di una serie di tappe nella direzione tracciata dalla legge in questione.

Indubbiamente, il Nuovo Codice della Strada abrogò la *Legge Fausti* per riprenderla grazie all'intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, inserendola *in toto* in un contesto nuovo e moderno.

La *Legge Fausti* entra, infatti, nel nuovo Codice della Strada negli articoli 7, 54, 125, 185, 378. Purtroppo, tuttavia, nel passaggio, l'obbligo all'installazione degli impianti di smaltimento igienico-sanitari diventa soltanto una possibilità perché il *si deve* fu trasformato in *si può*.

Il 10 settembre 1993 il Codice si consolida, accogliendo alcune necessarie modifiche, tramite il D.Lgs. n. 360, che modifica appunto 131 articoli del nuovo Codice della Strada.

Dopo tre anni e tre giorni, il 16 settembre 1996, con il D.P.R. n. 610 che integra e modifica il Regolamento d'Esecuzione del Codice della Strada, quest'ultimo si rafforza, anche grazie all'art. 378, il quale prevede l'*obbligatorietà* dell'installazione degli impianti igienico sanitari – sulle caratteristiche dell'impianto di smaltimento.

30 aprile **1992** Il Decreto Legislativo n. 285 è il Nuovo Codice della Strada che abroga tutte le norme sulla circolazione stradale, pertanto, è abrogata anche la Legge 336/91. Nel Nuovo Codice della Strada sono reinseriti tutti gli articoli contenuti nella Legge 336/91 che regolano la libera circolazione e sosta autocaravan. I nuovi articoli che regolano la circolazione e sosta delle autocaravan diventano gli articoli 7, 54, 125 e 185 nel Nuovo Codice della Strada che, essendo una *fonte di rango*, è vincolato, oltre che alla Costituzione, alle fonti di diritto internazionale e del diritto comunitario.

16 dicembre **1992** Il Decreto Presidente della Repubblica n. 495, Regolamento d'Esecuzione e d'Attuazione del Nuovo Codice della Strada, comprende la libera circolazione e sosta autocaravan all'articolo 378.

16 settembre **1996** Il Decreto Presidente della Repubblica n. 610 modifica l'articolo 378 del Regolamento d'Esecuzione e d'Attuazione e, con l'articolo 214, ripristina l'obbligatorietà dell'installazione degli impianti igienico sanitari indispensabili all'ecologica circolazione stradale delle autocaravan.

4 luglio **1997** La Circolare prot. n. 2569 del Ministero dei Lavori Pubblici, conferma la libera circolazione e sosta delle autocaravan, ricordando ai gestori della strada.

24 ottobre **2000** La Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici - *Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica, e criteri per l'installazione e la manutenzione* - è pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale numero 301 del 28 dicembre 2000.

2 aprile **2007** Il Ministero dei Trasporti con la nota prot. 0031543 conferma all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti la libera circolazione e sosta delle autocaravan come previsto dalle normative a partire dalla Legge Fausti.

14 gennaio **2008** Il Ministero dell'Interno con la Circolare prot. n. 277, in recepimento della Direttiva del Ministero dei Trasporti, conferma la libera circolazione e sosta delle autocaravan.

31 gennaio **2008** Il Prefetto di Massa Carrara con Circolare 1/08/GAB prot. n. 13/08/Area III Dep CdS invia a Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizie Municipali del territorio di sua competenza la Circolare prot. n. 277 del Ministero dell'Interno sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

8 febbraio **2008** Il Ministero dei Trasporti con lettera prot. n. 12592 chiede all'ANCI di recepire la nota sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

1 marzo **2008** Gazzetta Ufficiale n. 52. Il Decreto legislativo n. 32 apporta modifiche e integrazioni al decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 30, riguardante il diritto dei cittadini dell'Unione europea e dei loro familiari di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. Le novità più importanti riguardano la riformulazione dell'articolo 20, circa le "Limitazioni al diritto di ingresso e di soggiorno". Per stare all'essenziale: tale diritto può essere limitato solo per motivi di sicurezza dello Stato e motivi imperativi di pubblica sicurezza. I provvedimenti di allontanamento non possono essere motivati da ragioni di ordine economico.

10 marzo **2008** L'ANCI (*Associazione Nazionale Comuni Italiani*) recepisce la direttiva del Ministero dei Trasporti sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

18 Aprile **2008** L'UPI (*Unione delle Province d'Italia*) con la circolare 631 recepisce la direttiva del Ministero dei Trasporti sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

7 maggio **2008** Il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – CORPO FORESTALE DELLO STATO – Ispettorato Generale – Divisione I - con la circolare 1721 3/B recepisce la direttiva del Ministero dei Trasporti n. 0031543/07 del 2 aprile 2007 sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan.

DIVIETI, CONTRAVVENZIONI

L' *Ufficio Legale* dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, coordinato dal Dr. Marcello Viganò, risponde esclusivamente ai camperisti associati che segnalano in premessa del messaggio il numero della tessera valida per l'anno in corso.

Nel caso di richiesta di consulenza per una contravvenzione la risposta è dovuta solo per l'associato che hanno versato la quota sociale prima di detta contravvenzione.

La migliore forma di comunicazione è l'invio del quesito e della documentazione per

e-mail indirizzandola a: info@coordinamentocamperisti.it

Documenti possono essere inviati anche via **telefax al numero:** 055 2346925.

Nel caso di associati che non posseggono e-mail o telefax, i documenti possono essere inviati per **posta al seguente indirizzo:**

Coordinamento Camperisti
via San Niccolò, 21
50125 Firenze

Informazioni sintetiche l'associato le può ricevere chiamando al numero 055 2340597.

ENTRATE IN AZIONE perché LA LIBERTÀ è PARTECIPAZIONE

È diritto/dovere del cittadino camperista entrare in azione diffondendo e utilizzando questo documento per far applicare le normative inerenti la libera circolazione e sosta delle autocaravan.

Risultando chiaro che le azioni per la libera circolazione e sosta delle autocaravan non possono essere a carico dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti vi invitiamo ad intervenire **chiedendo a chi vende, costruisce le autocaravan ed anche a chi rappresenta le famiglie in autocaravan, di rendersi disponibile a sostenere con il proprio Studio Legale almeno un ricorso di un contravvenzionato.** Da parte dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti l'onere per la preparazione e fornitura a titolo gratuito ai loro Studi Legali del materiale tecnico utile a sostenere il ricorso.

Se ogni club, associazione, rivenditore, allestitore prendesse in carico anche un solo ricorso arriveremmo per fine anno ad eliminare divieti e discriminazioni. Non solo, ma tale azione attiverrebbe quel cambiamento che sarebbe l'unico fatto concreto atto a dimostrare che il settore agisce in sinergia. Inoltre, chi invia la propria disponibilità, segnalandoci il suo Studio Legale, ci consente di ottimizzare gli interventi inerenti all'invio dei ricorsi (ricorsi che saranno resi pubblici sia su internet che su carta stampata).

Per far valere le norme inerenti la circolazione e sosta autocaravan partecipa con la tua forza, aderisci all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti,

coinvolgi altri equipaggi perché è veramente deludente vedere un camperista che si rivolge all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti solo, quando incontra un divieto, una multa, una limitazione alla circolazione stradale.

È importante ricordare ai camperisti che incontri che, se una colpa deve essere attribuita per il mancato rispetto delle norme che abbiamo fatto varare in anni di lavoro e di spese, nella maggior parte dei casi, è da attribuire proprio ai camperisti che al 90% evitano di organizzarsi e impegnarsi per non perdere tempo e per risparmiare pochi euro l'anno evitando di associarsi. In parole povere, ancora oggi, l'italiano vuole fruire dei diritti e per ottenerli è sempre dell'idea *dell'armiamoci e partite*.

NON SIAMO FATALISTI perché crediamo nel lavoro che ogni giorno mettiamo in campo e che anche un equipaggio associato in più sia importante per incidere sulle Istituzioni al fine di farle intervenire per la libera circolazione e sosta delle famiglie in autocaravan.

Nonostante tale constatazione, dal 1985 lavoriamo volontariamente 7 giorni su 7 per arrivare a far valere le norme per la libera circolazione e sosta delle famiglie in autocaravan. Non nascondiamo che qualche volta ci siamo sentiti e, siamo sicuri, ci sentiremo un po' fessi ma, poi, trovando qualcuno che si impegna come noi o riconosce l'enorme lavoro che mettiamo in campo, lo spirito risorge, consentendoci la mattina dopo di tornare in azione.